

FITG-Journal

Industrie- und Technikgeschichte
in Frankfurt und der
Rhein-Main-Region

Zeitschrift des Förderkreises Industrie- und Technikgeschichte e.V.

No.: 01-2009

März 2009



Inhalt: Editorial: Michael Wolf – alle vermissen ihn! · Nachrufe: Michael Wolf ist tot · Quicklebendige historische Maschinen · 125 Jahre Straßenbahnbetrieb zwischen Frankfurt und Offenbach · Rheinschiffsmühle Ginsheim: Stand der Dinge · Braun+Design-Börse in Kronberg · Buchbesprechung: Fahren mit Holz · Termine · Einladung Mitgliederversammlung

FITG-Journal

Industrie- und Technikgeschichte
in Frankfurt und der
Rhein-Main-Region

Zeitschrift des Förderkreises Industrie- und Technikgeschichte e.V.

No.: 01-2009

März 2009

Inhalt

Editorial: Michael Wolf – alle vermissen ihn!

von Wolfgang Giere Seite 3

Nachrufe: Michael Wolf ist tot

von Dietmar Stroh Seite 5

von Dr. Peter Schirmbeck Seite 6

von Dr. Jürgen Steen Seite 7

von Margot Chelius Seite 8

von Jörg Winterling Seite 8

Erinnerungen an Michael Wolf (MW)

Interview mit Frau Hochut Seite 9

Interview mit den Wirtsleuten Kettel Seite 10

Quicklebendige historische Maschinen

von Ilo Reunig-Daniel Seite 11

125 Jahre Straßenbahnbetrieb zwischen Frankfurt und Offenbach

von Bernd Conrads Seite 13

Termine

Seite 19

Rheinschiffsmühle Ginsheim: Der Stand der Dinge

Seite 20

Braun+Design-Börse in Kronberg Seite 21

Jahrestagung der Gesellschaft für Technikgeschichte

Seite 22

Buchbesprechung: Fahren mit Holz

von Karl-Heinz Steiner Seite 23

Einladung zur Mitgliederversammlung Seite 25

Stammtisch · Stammtisch

die nächsten Stammtische des FITG finden statt am
Donnerstag, den 16. April 2009 und am Donners-
tag, den 18. Juni 2009 um 18 Uhr im Oldtimer-
Stübchen bei der Technischen Sammlung Hochhut,
Frankenallee / Hattersheimer Str. 2 – 4, Frankfurt
am Main

Stammtisch · Stammtisch

Impressum

ISSN-Nr.: 1613-5369

Herausgeber: Förderkreis Industrie- und
Technikgeschichte e. V.

Vorsitzender: Prof. em. Dr. med. Wolfgang Giere
Waldschmidtstraße 39 · 60316 Frankfurt am Main

Fon: 069 - 43 03 09 · Fax: 069 - 43 03 00

E-Mail: w.giere@fitg.de

Web: www.fitg.de

Verantw. Editor: Dr. Wolfgang Kirsten

E-Mail: wolfgang.kirsten@kgu.de

Konto: 653 497 · Frankfurter Sparkasse ·

BLZ: 500 502 01

Gestaltung: Schwarz auf Weiß, Darmstadt
saw@hdhd.de

ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR
RHEIN - MAIN



Die nächsten „Tage der Industriekultur Rhein-Main“ werden
vom 18. bis 23. August 2009 veranstaltet

KulturRegion
Frankfurt RheinMain



Michael Wolf – alle vermissen ihn!

Michael Wolf ist tot, noch immer ist es unfassbar und sehr traurig. Die Technische Sammlung Hochhut ohne ihn ist schwer vorstellbar. Der Förderkreis Industrie- und Technikgeschichte verliert mit ihm nicht nur ein treues Mitglied, einen immer bereiten Helfer, sondern auch einen kritischen Beobachter, Anreger, Mentor und Motor.

Erstmals lernte ich Michael Wolf kennen bei einer seinerzeit von Dr. Rödel organisierten Besichtigung der Technischen Sammlung Hochhut zusammen mit der damaligen Dezernentin Linda Reisch. Damals lebte Herr Hochhut noch, der eindruckliche Herr und Meister, Motorenfan, begnadete Erfinder und Sammler. Seinen geliebten Junkers-Motor führte er selbst vor, assistiert von Michael Wolf. Der hielt sich ganz zurück, half aber seinem alten Herrn liebevoll immer im rechten Augenblick und wusste stets, an welcher Schraube gedreht werden musste. Stolz wies Herr Hochhut auf den verknoteten Auspuff hin, den ihm Michael Wolf zum Geburtstag bereitet hatte. Das Foto im Oldtimerstübchen (siehe Seite 8) erinnert daran, erinnert so auch an Michael Wolf. Damals gab es die Stiftung noch nicht, damals sollte ein technisches Museum für Frankfurt gegründet werden. Herr Hochhut und Michael Wolf haben das nicht abgewartet, erfreulicherweise, sondern sich selbständig gemacht.

Nach dem Tode von Herrn Hochhut wurde Herr Wolf Geschäftsführer der Technischen Sammlung Hochhut. Zu jedem Motor, jedem Fahrrad, jedem Motorrad, jedem alten Auto, jedem Modell konnte er eine spannende Geschichte erzählen. Er wusste, wo sie herkamen und was ihre Besonderheiten waren. Mit allen waren Menschen und Schicksale verknüpft und die standen für ihn immer



Michael Wolf mit charmanter Begleitung auf einem Bergmann Cabriolet von 1918

im Mittelpunkt. Bewegt schilderte er Wiedersehensszenen bei Betriebsfeiern oder besondere Leistungen. Er selbst war sehr stolz auf die Rettung und den Wiederaufbau der Casella Dampfmaschine im Hof der Adler-Werke. Eine weitere große Dampfmaschine steht noch unvollendet in der Halle. Bevor sie fertig wurde, ist er krank geworden. Ob sich wohl jemand findet, der sie vollendet?

Für ihn war wichtig: Die Technische Sammlung Hochhut ist kein Museum. Hier soll Technik lebendig werden, hier sollen sich Kenner und Könnner finden, um die alten Künste zu pflegen und das Wissen weiterzugeben. Dafür wollte er die Werkstätten einrichten, das lag ihm am Herzen, so z. B. die Feldschmiede,



der Karosseriebau und die Gießerei. Lachend erzählte er: Das Typenschild der Dampfmaschine sei abhanden gekommen. Aber ein gleiches habe er sich ausleihen können. In der Gießerei sei es nachgebildet worden. Der Besitzer des Originals habe das neu gegossene haben wollen, weil es besser aussah. Gemeinsam schmiedeten wir Pläne, wie man die alten Techniken bewahren und Restauration lehren könne. Auch eine Elektronikwerkstatt war vorgesehen. Ob die Pläne wohl eines Tages aus der Schublade geholt und realisiert werden können?

Den Förderkreis Industrie- und Technikgeschichte hat Michael Wolf stets unterstützt bei allen Vorhaben:

- Er holte die uns angebotene Sammlung alter Motorenmodelle aus der Kleyer-Schule ab, die seine Motorsammlung ergänzte.
- Er stellte die Räume und Vitrinen für unsere Ausstellung „25 Jahre PC“ zur Verfügung, half beim Aufbau und bei der Vorbereitung der Vernissage.
- Er half beim Aufbau unserer Ausstellung in der ACHEMA 2000, transportierte den schweren Lochkarten-Locher.
- Er half bei der Aufstellung der Pyramide im Casino des Poelzig-Baus der Universität.
- Er stellte eine Vitrine für meine Privatsammlung alter Spur-1-Eisenbahnen zur Verfügung und beriet bei ihrer Konservierung.
- Er half immer, wenn technische Hilfe gebraucht wurde, zuletzt beim Umzug der von mir im Klinikum gesammelten Schätze aus dem Ex-Schwimmbad in das Magazin des Historischen Museums.

Dabei sind die Fotos entstanden, die ihn in Aktion und am Gabelstapler zeigen. Sie zeigen ihn auch lachend, so wie er immer war: Immer aktiv und Freude

verbreitend, wenn es etwas zu tun gab, bei dem er helfen konnte.

Mich als Arzt hat natürlich seine Erkrankung erschüttert und die Veränderung, welche die schwierige Hirn-Operation mit sich brachte. Zwar hat er nicht geklagt und geduldig alles ertragen. Aber er muss schon sehr gelitten haben. Trotzdem brach immer wieder sein Optimismus durch, auch wenn er nicht mehr so konnte wie er wollte.

Wolfgang Giere

Vorsitzender des Förderkreis Industrie- und Technikgeschichte (FITG)



Michael Wolf ist tot

Der Förderkreis Industrie- und Technikgeschichte (FITG) trauert um Herrn Michael Wolf, der am 24. November 2008 im Alter von 53 Jahren viel zu früh an einer unheilbaren Krankheit verstarb. Herr Wolf war der Technische Leiter der Stiftung „Technische Sammlung Hochhut“ (TSH) und nahezu 20 Jahre, also schon vor Gründung der Stiftung, dem FITG verbunden. Die Verbundenheit drückte sich aus in Herrn Wolfs Rat und Tat dem Förderkreis gegenüber. Seine umfassenden handwerklichen Fähigkeiten, seine Kenntnisse, sein Organisationstalent und sein kräftiges Zupacken halfen dem FITG oft in schwierigen Situationen. Ob es um das Aufstellen der unhandlichen, schweren Glaspyspyramiden ging, das Ausrichten einer Ausstellung in den Räumen der TSH, oder einen Transport von alten Computern – Herr Wolf erledigte das. Zuverlässig, geschickt und umsichtig, ohne großes Aufheben. Der FITG konnte sich, und hat sich, auf ihn verlassen.

Seit einigen Jahren trifft sich der Förderkreis monatlich zum Stammtisch im Oldtimer-Stübchen, dem der TSH angegliederten Lokal. Das war DIE Gelegenheit, Michael Wolfs Rat zu Vorhaben des Förderkreises einzuholen, strittige Technikfragen mit ihm zu klären, oder auch nur mein Wissen über Metalle zu erweitern. Mit Wehmut erinnere ich mich an Treffen, die kaum enden wollten, weil Wolfs nicht nachlassende Aus-

kunftsbereitschaft eine Frage der anderen folgen ließ. Er hinterließ bei mir den bleibenden Eindruck, dass er sein Wissen gerne und ohne eine Spur von Besserwissen weitergab. Hatten wir konkrete Themen auf dem Tisch, z. B. die Ausstattung einer in den Räumen der TSH neu zu errichtenden Elektrowerkstatt, in der auch die alten Lochkartenmaschinen des FITG restauriert werden sollen, beseitigte er Ungenauigkeiten mit wenigen Worten und deckte zielsicher die Lücken



v. l.: Michael Wolf, Leiter der Technischen Sammlung Hochhut, Michael Woydich, Generalbevollmächtigter der IBM Deutschland, Dietmar Stroh, Fachgruppensprecher EDV des FITG und Wolfgang Giere, Vorsitzender des FITG

auf – nicht im Ton eines Schulmeisters, sondern in Form pfiffiger Vorschläge,

Eines Tages fragte ich ihn, ob er jemanden kenne, der mir nach einem Modell ein Werkzeug zum Bearbeiten von Holz schmieden könne. Es sollte einerseits als Beil, andererseits als Hohlbeitel dienen. Er antwortete, ich solle ihm das Modell bringen. Gesagt, getan. Einige Wochen später überreichte er mir ein edles Werkzeug aus bestem Stahl, das meine Wünsche nicht nur erfüllte, sondern weit übertraf. Er hatte genau den Handwerker ausfindig gemacht, der die Fertigkeit zur Herstellung eines noch nie gesehenen Werkzeuges besaß. Damit bestätigte sich meine Ahnung, dass er „Gott und die Welt“ kannte.

Ein anderes Mal löcherte ich ihn beim Stammtisch mit Fragen zur Härtemessung an Metallen, weil ich vorhatte, die Härte von Münzen meiner Sammlung zu bestimmen. Zuerst klärte er mich umfassend auf. Dann schenkte er mir ein zwar ramponiertes, aber funktionsfähiges, einfaches Messgerät, einen Sklerographen. So war Michael Wolf: Einerseits erfasste er schnell das Problem seines Gegenübers, andererseits schuf er Abhilfe, in diesem Fall nicht nur durch Rat, sondern auch durch Tat.

Michael Wolf fehlt nun – nicht nur der TSH, sondern auch dem FITG. Seine Unterstützung für den FITG wird nicht in Vergessenheit geraten. Auch ich werde ihn nicht vergessen, besitze ich doch Wissen, das er mir vermittelte, und lieb gewonnene Gegenstände, die mich an ihn erinnern.

Dietmar Stroh

für den Förderkreis Industrie- und Technikgeschichte e. V.

Im Andenken an Michael Wolf

Denke ich an Michael Wolf zurück, fällt mir als erstes unser stets von gegenseitigem Vertrauen getragenes Verhältnis ein: Von meiner Seite ein festes Vertrauen in seine technischen Fähigkeiten und in seine zupackende Arbeitsweise: Von seiner Seite Vertrauen in meine Museumskonzeption „Technik im sozialen Kontext.“ Als Kooperationspartner



Um das Wrack eines Militärtransporters auf einem Schlachtfeld des Zweiten Weltkriegs zu rekonstruieren wurde von Michael Wolf ein solcher Opel-Blitz fachgerecht zerlegt.

lernte ich ihn in drei Projekten kennen. Erstens beim Aufbau eines Fließbandes in der Hauptabteilung zur Industriegeschichte „Von der Nachkriegszeit bis zum Roboter“ im Rüsselsheimer Stadt- und Industriemuseum. Nicht vom technischen Kompliziertheitsgrad, aber von seiner strukturellen Bedeutung für das 20. Jahrhundert und seine Arbeitswelt hielt ich das Fließband kulturgeschichtlich immer für eines der bedeutendsten Objekte und ließ mir daher ein solches von der Adam Opel AG schenken. Jahrelang ruhte es zwischengelagert im städtischen Bauhof, bis der Magistrat der Stadt endlich ‚grünes Licht‘ zum Aufbau der neuen Abteilung gab. Zerlegung des tonnenschweren Fließbandes in seine Segmente, Transport durch die halbe Stadt und Wiederaufbau in der neuen Museumshalle – ohne dass hier auch nur ein einziger Kratzer oder Ölfleck auf dem hellen Parkettboden entstand – wurden von Herrn Wolf und seinem Kollegen Christoph Keller meisterhaft bewerkstelligt.

Ein zweites Kooperationsprojekt in gleicher Konstellation lag am Ende meiner Tätigkeit in Rüsselsheim bei der Neukonzipierung der Ausstellung zur NS-Zeit, da mittlerweile ausreichend Informationen zur Rüstungsproduktion der Fa. Opel vorlagen. Hier galt es unter dem Gesichtspunkt, dass ein Krieg in erster Linie die Zerstörung menschlichen Lebens und technischen Materials bedeutet, das Wrack eines

Opel-Blitz auf einem Schlachtfeld des Zweiten Weltkriegs zu rekonstruieren. Basis dieser Ausstellungseinheit war einerseits eine Fotografie andererseits ein veritabler Opel-Blitz, der zu Beginn des Krieges auf eine Mine gefahren war. Michael Wolf und sein Kollege studierten die Fotografie und gingen an die Arbeit. In kürzester Zeit war der Opel-Blitz sachgerecht auf die Wrackteile reduziert und in der Ausstellung installiert – alle anderen Teile verantwortungsvoll bewahrt – auch dies ein bleibendes Zeugnis der bewundernswerten Fähigkeiten von Michael Wolf.

Drittes Projekt der Zusammenarbeit waren gemeinsame Überlegungen mit dem „Förderkreis Industrie- und Technikgeschichte“ im Kontext eines geplanten „Zentrums für Industriekultur Rhein-Main im Opel-Forum.“ Auch hier bewies sich Herr Wolf als ein kooperativer und kompetenter Partner.

Sein plötzlicher Tod – nach seiner ersten Operation hatten wir uns mehrfach getroffen – erfüllt mich natürlich mit Trauer. Traurig ist aber auch, dass Fähigkeiten und Tätigkeiten, die Michael Wolf verkörperte, im öffentlichen und offiziellen Kulturbetrieb zu wenig Anerkennung entgegengebracht wird. Dies hängt zusammen mit der leider immer noch weit verbreiteten Missachtung der Industrie-Epoche ihren ur-eigensten Wurzeln und Leistungen gegenüber – eine Folge des weitgehend idealistisch geprägten Kulturbegriffs nach dem Motto ‚Kultur fängt da an, wo der Alltag zu Ende ist‘. Für Michael Wolf galt das ebenso wenig wie für mich – was uns beide über seinen Tod hinaus verbindet.

Dr. Peter Schirmbeck, Frankfurt/Main

Initiator der Route der Industriekultur Rhein-Main

Nachruf

Michael Wolf lernte ich als „jungen“ Mann“ des „alten“ Hochhut Mitte der 90er Jahre des letzten Jahrhunderts kennen. Das in den 80er Jahren aufgelegte Projekt „Frankfurter Industriemuseum“ stand vor dem Aus. Da der Förderverein den Frankfurter Oberbürgermeister qua Amt als Vorsitzenden hatte, erhielt ich den Auftrag das Projekt „abzuwickeln“. Fritz Hochhut war verbittert. Seine grandiosen technischen Sammlungen, sein Lebenswerk hätte im Industriemuseum seinen angestammten Platz finden sollen. Die Gespräche, die

ich mit ihm führte, waren nicht einfach, schließlich kam ich „als Abgesandter jener Herren“, von denen Fritz Hochhut so maßlos enttäuscht war. Dann sah er wohl ein, dass von der Stadt angesichts der desaströsen Entwicklung des städtischen Haushalts nichts mehr zu erwarten war. Unser letztes Gespräch ist mir im Gedächtnis geblieben. Im Unterschied zu unseren Treffen zuvor, redete ich und Hochhut hörte schweigend zu. Ich schlug ihm vor, eine Stiftung einzurichten. Er sagte nichts. Ich bin mir sicher, dass Michael Wolf ihn letztlich überzeugt hat. Mich

hatte er längst überzeugt, dass er der Richtige „als Mann für alles“ war und den Aufgaben gewachsen sein würde. Er hat die Stiftung mit Leben erfüllt und es fällt schwer, sich die Zukunft der Technischen Sammlungen ohne ihn vorzustellen.

Für das Historische Museum entpuppte sich Michael Wolf als exzellenter Restaurator. Bei komplizierten Transporten technischer Objekte war er zur Stelle. Das Museum hat die Technischen Sammlungen mit Leihgaben unterstützt. Museale Leihgaben sind eine Frage des Vertrauens in die Kompetenz des Leihnehmers. Jeder Tote hinterlässt eine Lücke. Wenn sie als zu groß erscheint, bedarf es aller Anstrengungen, das Werk mit der Kompetenz des „jungen“ Manns des „alten“ Hochhuts fortzusetzen.

Dr. Jürgen Steen

Historisches Museum, Frankfurt am Main



Die Technische Sammlung Hochhut in Frankfurt – die Welt von Michael Wolf

Nachruf

Stiftung Hochhut ohne Michael Wolf, geht das? Wenn man den jahrelangen Kontakt zu ihm hatte, schießt einem der Gedanke durch den Kopf. Ein Mann, nicht immer gut ansprechbar, manchmal in Gedanken fast abwesend, so haben wir ihn erlebt. Kam die Sprache auf „seine“ Sammlung, so schien er plötzlich äußerst rege und konnte Dinge erklären und

beschreiben. Maschinen, wo kamen sie her, wer hat sie benutzt und wozu, wie kamen sie zu ihm, das alles konnte er wortgewandt erzählen. Ja, das war sein Reich, sein Leben. Wir im Zeppelin-Museum in Zeppelinheim konnten auf seine Hilfe zählen. Mal ganz schnell, nicht ganz zuverlässig, aber am Ende doch, bekamen wir zwei Motoren für eine Sonderausstellung

angeliefert. Er war ideenreich, wenn es galt, etwas zu organisieren. Die Zusammenarbeit in der Werkstatt mit den Kollegen ging immer reibungslos über die Bühne. So kannten wir Michael Wolf und wir danken ihm, gedenken seiner. Es muss Menschen wie ihn geben, damit Sammlungen erhalten bleiben.

Margot Chelius

1. Vorsitzende des Vereins für Zeppelin-Luftschiffahrt

Am 24. November 2008 ist unser langjähriger Freund und Gönner Michael Wolf gestorben. Der Technische Leiter der Stiftung Technische Sammlung Hochhut kam im Frühjahr 1990 noch als Mitarbeiter der Firma Hochhut in das Frankfurter Feldbahnmuseum, um uns ehrenamtlich bei der Aufarbeitung des Motors unserer Diesellokomotive 2 zu helfen. Seit dieser Zeit hat er uns mit Rat und auch mit Tat bei der Bewältigung unserer Aufgaben geholfen. Wir werden noch lange am Tisch in unserer Werkstatt von Michael Wolf reden und so das Andenken von unserem Freund unseres Museums bewahren.

Ich aber verliere einen persönlichen Freund. So schön unser gemeinsames Thema, die Erhaltung alter Technik ist, so sehr vermisse ich unsere langen privaten Gespräche. Michael Wolf hat mich an seinem Leben teilhaben lassen und einige meiner wichtigsten persönlichen Entscheidungen habe ich auf Grund von Überlegungen von Michael Wolf getroffen.

Jörg Winterling

Frankfurter Feldbahnmuseum e.V.



Michael Wolf bei der Inspektion des Bergmann Cabriolets

Foto: Hans-Peter Hemmer

Erinnerungen an Michael Wolf (MW)

Interview mit Frau Hochhut am 18. Februar 2009

Wann hat Ihr Gatte MW kennengelernt?

Herr Stahlheber, seit 1979 in der Hochhut GmbH, hat Michael Wolf „nachgeholt“. Er war ausgebildeter KFZ-Mechaniker, selbständig, hatte es schon als Gastwirt versucht, das lag ihm nicht, er wollte auch nicht ständig nur Auspuffs erneuern, hatte aber starkes Interesse an historischen Motoren. Herr Hochhut hat damals nach der Vorstellung gesagt: „Mit dem Mund sind sie alle gut ...“, aber nach 3 bis 4 Wochen der Zusammenarbeit: „Er ist wirklich gut!“

Was hat MW bei Ihrem Gatten gelernt?

Er hat gelernt, historische Motoren aufzuarbeiten, zunächst im Hauptsitz der Firma in der Günderode Straße 17/19. Die Werkstatt, in der Herr Hochhut und MW an alten Motoren werkten hieß „Werk 5“.

Wie war die Karriere von MW in der Firma Hochhut?

Mein Mann (der Chef) und MW haben sich prächtig verstanden – den ganzen Tag schrauben, entrostet, und wieder zusammenbauen ...

Seit wann unterstützte er Ihren Gatten bei Oldtimerfahrten?

Vor seinem Eintritt in die Firma fuhr mein Mann seine Rallyes alleine oder mit mir, so z.B. in Bad Lahr (bei Warendorf), oder beim Automuseum in Bad Rothenfelde mit dem Stanley-Dampfwagen. Seit MW in der Firma war, war er von Anfang an fast immer dabei.

Gibt es bezeichnende Anekdoten von gemeinsamen Unternehmungen?

An der Darmstadt-Rallye nahmen sie mit dem Dampf-Auto teil. Da mussten sie an jedem Dorfbrunnen Wasser tanken. Den Dampfwagen mochte MW nicht fahren, auch ich (Frau Hochhut) setzte mich nicht rein. Einmal gab es eine große Stichflamme (die Verbrennungsspuren sieht man noch heute). Das Wissen, wie der Stanley-Wagen zu fahren ist, hat mein Mann mit ins Grab genommen.

Warum mochten die beiden sich, was schätzte Ihr Gatte besonders an MW?



Michael Wolf und Fritz Hochhut bei einer Rundfahrt mit dem Bergmann. Montage: Hans-Peter Hemmer

Sie teilten dieselbe Liebe zu technischem Kulturgut, haben sich technisch blendend ergänzt und waren in gleicher Weise „technisch verrückt“.

War MW an der Gründung der Stiftung Technische Sammlung Hochhut beteiligt?

Ja, er hat von Anfang an mitgeholfen und war ab der Gründung am 1.1.1999 Angestellter der Stiftung. Er hat meinen Mann sehr gut unterstützt.

Hat MW die Technische Sammlung Hochhut nach dem Tode Ihres Gatten in seinem Sinne fortgeführt?

Ja, unbedingt.

Gab es besonders erwähnenswerte Leistungen?

Viele, besonders schwierig war der Umzug der großen Dampfmaschine von Fechenheim in den Hof der Adler-Werke und ihr Wiederaufbau. Prof. Busch hat er bei seinem Dampfboot geholfen und ist mit ihm auf der Müritz gefahren.

Können Sie bezeichnende

Charaktereigenschaften von MW nennen?

Nur gute: MW war verheiratet mit Motoren, geradlinig, direkt, nie hintenum, vielseitig interessiert. Er hatte einen Draht zu jedem, man musste ihn einfach mögen, seine menschliche Art. Er war kontaktfreudig, stand aber nicht gerne im Mittelpunkt. Neben seiner Oldtimerei war ihm alles andere nebensächlich.

Waren sie mit ihm zufrieden, als er noch gesund war?

„Ja“ (stark betont!) „Selbstverständlich mehr wie“.

Dasselbe bestätigen auch die anderen Gesprächsteilnehmer: „Er hinterlässt eine große Lücke. Wir vermissen ihn sehr.“

Wie ertrug er seine schwere Erkrankung?

Er hat sich nichts anmerken lassen, war sehr tapfer und stark, hat sich nie dazu geäußert.

Wie empfanden Sie seine Krankheit?

Das ist unfassbar, da darf ich gar nicht drüber nachdenken, das ertrag ich nicht, da muss ich abschalten.

Was bleibt von MW in der Technischen Sammlung Hochhut?

Erinnerungen, Erinnerungen an den Mann im blauen Kittel mit einem Ölkännchen in der Hand. Es hat ihm unheimlich viel Spaß gemacht.

Zeitweise assistierten bei diesem Interview Frau Hochhuts Berater, Herr Krumnickel und der Geschäftsführer der Firma Hochhut GmbH, Herr Stahlheber. Das Interview führte Wolfgang Giere anhand einer vorher zugestellten Fragenliste.

„Er war ein guter Kerl“

Interview von Wolfgang Giere am 4. März 2009 mit Frau Inge und Herrn Horst Kettel, den Wirtsleuten im Oldtimerstübchen der Technischen Sammlung Hochhut

Er war ein guter Kerl, einer von den Feinsten. Kennengelernt haben wir uns schon 1988 in der Dortmunder Klausen in der Schwalbacher Straße. Die wurde 1990 zur Licher Klausen umgebaut, dann aber der Mietvertrag gekündigt. Daraufhin hat der alte Fritz Hochhut uns das Oldtimerstübchen angeboten und wir haben uns gefreut. Alles wurde selbst ausgebaut. Dabei war Michael Wolf die Nummer Eins am Platz, immer voller Ideen und guter Vorschläge.

Hier war er immer zusammen mit „Fritzchen“ zum Essen. MW bekam seinen „superstrammen Max“, ein

Spezialrezept: Unter den Eiern Käse, darunter Sambal Oleg, darunter rohen Schinken.

Er war ein lustiger Kerl, sehr hilfbereit, immer da, wenn man ihn brauchte, auch mal zwischendurch auf ein, zwei Stunden, wenn es sein musste.

Wie das hier weitergehen soll ohne ihn, kann man sich gar nicht vorstellen. Er war das Herz der Firma und von uns allen. Er hat ein sehr großes Loch hinterlassen. Es tut uns allen sehr leid.

Nachdruck aus Frankfurter Rundschau vom 4. August 2003

Quicklebendige historische Maschinen

Ilo Reuning-Daniel

„**Ö**l fließt in meinen Adern“, hat Fritz Hochhut von sich selbst gesagt – und entsprechend gelebt. Beruflich war er mit seiner Firma Hochhut-Wolf in der Günderrodestraße in der Sparte Baumaschinen tätig. Und privat ging der Chef auf Jagd nach Raritäten: Alles, was mit alten Maschinen und antikem Räderwerk zu tun hat, landete bei ihm. Zum Beispiel der Heißluft-Motor Rider-Ericsson aus Chicago, gebaut um die Jahrhundertwende, wie auch ein Original-Dreirad, handgeschmiedet. Oder der Diesel-Motor anno 1910 vom Schwarzen Meer. Oder der erste mit Rohöl betriebene Traktor Marke Lanz aus Mannheim, Baujahr 1921.

Oder Hochhuts „Star“, ein Maybach-Motor von 1886, gefunden an der Nordspitze Englands: ein Schatz, den Hochhut Ende der 80er Jahre fürs geplante Frankfurter Industriemuseum stiften wollte. Alles war schon verabredet, die Naxoshalle von der Stadt angemietet als künftiges Museum. Dann geriet die Kommune in Finanznöte und das Projekt wur-

de Makulatur. Hochhut versuchte jahrelang, seine Sammlung irgendwo einzubringen: vergeblich. „Alles kommt auf dem Müll!“, schimpfte er bitter, brachte das aber doch nicht übers Herz. Stattdessen gründete er am 8. Dezember 1998 die Stiftung Technische Sammlung Hochhut mit Sitz in der Hattersheimer Straße 2–4 im Gallusviertel.

Allein der Oldtimer-Fuhrpark dort verschlägt einem die Sprache, wovon sich 20 FR-Leser am Donnerstag, 7. August, am frühen Abend überzeugen können. Werkstattmeister Michael Wolf gehört zum Stiftungsrat. Früher restaurierte er Oldtimer, bis Hochhut ihn 1987 eigens für seine Sammlung einstellte.

Allerdings: Sammlung sei nicht das richtige Wort, Museum noch weniger, meint Wolf. Denn das Ganze ist viel mehr. Erstens eine Ausstellung von Maschinen, die quicklebendig sind: Räder drehen sich, Kolben schnaufen, Motoren schnurren. Wäsche-stampfer warten auf Füllung – und die Oldtimer auf den Start, denn man kann die altehrwürdigen Autos mieten.

Technische Sammlung Hochhut

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Die Technische Sammlung Hochhut ist eine Stiftung zur Erhaltung historischer Kraftfahrzeuge, Motorräder und Motoren mit Sitz im Frankfurter Stadtteil Gallus. Sie ist Teil der Route der Industriekultur Rhein-Main.

Die Sammlung entstand aus einem privaten Hobby des Unternehmers Fritz Hochhut, der über mehrere Jahrzehnte Fahrzeuge, Motoren, Dampfmaschinen, Stirling-Motoren und andere Teile aus den Bereichen Antriebe und Fahrzeuge sammelte. Nach seinem Tod wurde die Sammlung von ehemaligen Mitarbeitern 1999 in eine Stiftung umgewandelt. Das Unternehmen Hochhut, das Baumaschinen und Kompressoren vertreibt und vermietet, besteht bis heute. Fritz Hochhut gehörte auch zu den Gründern des Förderkreis Industrie- und Technikgeschichte e.V.



Fritz Hochhut mit einem Junkers-Motor mit einem sehr speziellen Auspuff.

Zum Beispiel das Bergmann-Kabriolett von 1898 – „Deutschlands ältestes zugelassenes Auto“, sagt Wolf – mit integriertem Regenschirmständer und Picknick-Korb. Auch die letzte Frankfurter Maschinen-Strickelei funktioniert. Oft kommt eine Fachfrau her und strickt darauf.



Hier beginnt der zweite Teil der Sammlung: die historische Werkstatt mit Stellmacherei, Sattlerei, Gießerei und Spezialwerkstätten. Hier üben Handwerker die alte Zunft aus wie einst Hochhuts Vater Hans. Der hatte in der Leipziger Straße seine Werkstatt und fing 1911 mit Stationär-Motoren an. „Sündhaft teuer waren die damals“, erzählt Wolf, „und hoch angesehen die Mechaniker.“ Entsprechend war das Outfit: „In weißem Hemd und mit Krawatte wurden Motoren repariert.“ So soll einmal das Personal in der historischen Werkstatt wirken. Die Werkstatt sei außerdem, sagt Wolf schmunzelnd, „ein Spielplatz für Technik-Verrückte“. Als da wären: ein russischer Erfinder und ein Maschinenbau-Ingenieur, die seit zweieinhalb Jahren an einer Erfindung basteln. Desweiteren ein Elektro-Ingenieur, „der repariert, was ihn fasziniert“. Dann Wolf selbst.

Und natürlich Hochhut – bis zu seinem Tod: Er starb am 19. Juli 2001 im Alter von 80 Jahren. „Er

fehlt mir“, sagt Wolf und lacht dann. „Ich habe niemanden mehr zum Streiten.“ Laut ging es manchmal her zwischen den beiden. Etwa als das Geschäft schlecht lief und Wolf, der Angestellte, vorschlug, das Weihnachtsgeld zu streichen. Da polterte Hochhut entrüstet los: Das treffe ja ganze Familien, „die brauchen das Geld“, was Wolf da für einen Unsinn rede...

Nun grübelt Meister Wolf über einen Namen für die Sammlung. Außerdem will er eine Dokumentation verfassen, „die Hochhuts Geist und den Zweck der Stiftung wiedergibt“. Das wird ein interessantes Buch, auch in punkto Ökonomie. Die solide Stiftungs-Finanzierung aus Hochhut-Immobilien entspringt, wie Wolf sagt, „einem ehernen Hochhut-Grundsatz: Nie Miete, nie Leasing, keine Kredite. Das ist heute unser Glück.“

Nachdruck mit freundlicher Genehmigung der Frankfurter Rundschau.



Schmuckstücke aus der Technischen Sammlung Hochhut: Stirling-Motor mit Kuhdung-Feuerung für den Einsatz in der Landwirtschaft, Fahrrad-Hilfsmotor in der Vorder-radnabe und Nachbau des Benz-Motorwagens von 1886 (hinten) und im Vordergrund Nachbau des ersten Daimler-Motorrades von 1885 (v.l.n.r.)

125 Jahre Straßenbahnbetrieb zwischen Frankfurt und Offenbach

Bernd Conrads, Leiter der Unternehmenskommunikation der VGF



„Pferde scheuten, Hunde liefen bellend hinterher, Anwohner und Bürger waren misstrauisch über die entfesselte Technik“ – angesichts der ersten Straßenbahn zwischen Frankfurt und Offenbach im Jahre 1884.

Am 18. Februar 1884 fuhr in Frankfurt die erste „richtige“ Straßenbahn Deutschlands. Noch im April wurde sie verlängert und verband Frankfurt mit der Nachbarstadt Offenbach.

„Es macht auf den Beschauer einen ganz eigenthümlichen Eindruck, wenn er den gleichsam von beflügelten Geistern getriebenen elektrischen Eisenbahnzug vorüberfliegen sieht.“ Bisweilen lassen sich Journalisten richtig begeistern. Aber das, worüber die Frankfurter Lokalpresse vor 125 Jahren berichtete, war tatsächlich neu und unerhört: In Frankfurt – und später bis Offenbach – verkehrte am 18. Februar 1884 die erste elektrische Trambahn. Und zwar mit für damalige Verhältnisse erstaunlichen zwölf Kilometern in der Stunde.

Entfesselte Technik

Die Idee einer Oberleitung revolutionierte dieses Vorhaben und machte es technisch erst möglich. Die im wahrsten Sinne des Wortes bahnbrechende Betreiberin am Main war die private Frankfurt-Offenbacher Trambahn-Gesellschaft (FOTG), die ihre Strecke in zwei Etappen eröffnete: Am 18. Februar zwischen der Sachsenhäuser Seite der Alten Brücke und der Buchrainstraße in Oberrad; am 10. April 1884 dann von dort bis zum Offenbacher Mathildensplatz. Halb Frankfurt soll auf den Beinen gewesen sein, als der erste Wagen fuhr – nach erfolgreichen Probefahrten übrigens hoffnungslos ausverkauft. Das Bild von der „Sardinenbüchse“ traf gleich auf das Fahrzeug der Jungfernfahrt zu und sollte sich im Lauf des Betriebs nicht mehr ändern. Dass es nur die Hälfte der Frankfurter war, die sich begeistern ließ, lag wohl daran, dass die anderen 50 Prozent die „Elektrische“ als „Teufelszeug“ ansahen. Die Schilderung von Augenzeugen der

ersten Fahrt klingt deshalb auch nicht ungebrochen positiv: „Pferde scheuten, Hunde liefen bellend hinterher, Anwohner und Bürger waren misstrauisch über die entfesselte Technik.“

„Milieuzerstörender“ Straßenbahnverkehr

Dass die Entwicklung der Frankfurt-Offenbacher eine Erfolgsgeschichte werden würde, war zunächst nicht abzusehen. Bis 1882 waren sämtliche Vorhaben gescheitert, mit denen eine Pferde- oder Dampfstraßenbahn zwischen den Städten verwirklicht werden sollte, obwohl die Zwei-PS-Pferdebahn innerhalb Frankfurts schon seit 1872 von einer belgischen Firma betrieben wurde. Der Frankfurter Magistrat hatte sich aber als so straßenbahn-unfreundlich erwiesen, dass selbst eine Stadt wie Ulm in puncto moderner öffentlicher Personen-Nahverkehr an Frankfurt vorbeizuziehen drohte: Eine Dampfbahn im innerstädtischen Straßenverkehr wirke „mileuzerstörend“, argumentierten die Tram-Gegner – was einige Offenbacher als Affront begriffen, da zu diesem Zeitpunkt sowohl die Frankfurter Lokalbahn als auch die Frankfurter Waldbahn entsprechende Dampfbahnen betrieben. Wohl gemerkt: innerhalb Frankfurts. Während also im Frankfurter Stadtparlament Brandreden gehalten wurden – auch der damalige Oberbürgermeister Franz Adickes fürchtete, die Oberleitung werde das Bild seiner schönen Stadt verschandeln –, sahen sich die Offenbacher in ihrer wenig schmeichelhaften Einschätzung von den „hochmütigen und uneinsichtigen Frankfurtern“ bestätigt. Bewegung brachten sie deshalb selber ins Spiel: 1882 beantragte Kommerzienrat Weintraut gemeinsam mit dem Bankier Alexander

Weimann und dem Bankhaus Merzbach eine Lizenz für eine elektrische Straßenbahn – und erhielt zur allgemeinen Überraschung am 12. Mai 1883 eine 32 Paragraphen umfassende Konzession für die Dauer von 25 Jahren. Die neugegründete FOTG baute danach ein Jahr an der 6,7 Kilometer langen Strecke, die eingleisig mit drei Ausweichbuchten und 20 Haltestellen angelegt wurde. Die Summe von 780.000 Mark steckten die Investoren in das Vorhaben, doch das erwies sich schnell als ein gutes Geschäft: In der Zeit von 1. Juli 1884 bis 30. Juni 1885 beförderte die FOTG mehr als eine Million Fahrgäste. Die höchste Tageseinnahme lag in dieser Zeit bei 1.399 Mark, die niedrigste bei 178 Mark. Und das bei Fahrpreisen von 20 Pfennig pro Strecke – ein konkurrenzlos übersichtliches Tarifangebot.

Straßenbahnbau auf der Höhe der Zeit

Die Bahnen, die nach der Streckenfertigstellung von Februar 1884 an verkehrten, waren – aus heutiger Sicht – zweiachsige Träume aus Holz und Stahl, mit einer grünen Lackierung und offenen Podesten. Die Zweirichtungswagen wurde im Jahr 1884 von den Firmen Herbrand sowie Siemens & Halske gebaut. Von den zehn Triebwagen mit den Nummern 1 bis 10 steht die Nr. 8 heute im Schwanheimer Verkehrsmuseum der VGF. Er hat genau wie der Beiwagen Nr. 13 den Krieg unter einer Plane im Depot Eckenheim überstanden. Die Triebwagen wurden von Motoren des Herstellers Siemens & Halske angetrieben. Sie erzeugten 9,2 Kilowatt und beschleunigten damit die im leeren Zustand vier – beladen 5,8 – Tonnen schweren Zweiaxser auf immerhin 18 Kilometer in der Stunde. Schade

Festakt: 125 Jahre Straßenbahn

Vor 125 Jahren fuhr die erste elektrische Straßenbahn Deutschlands zwischen Frankfurt und Offenbach. Die Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF) und die Offenbacher Verkehrsbetriebe (OVb) feiern das am 22. April 2009 mit einem Festakt im Verkehrsmuseum Frankfurt, wo die VGF noch ein Original-Fahrzeug und einen Anhänger der Frankfurt-Offenbacher-Trambahngesellschaft (FOTG) zeigen kann. Beides sind Leihgaben des Historischen Museums Frankfurt.



Restaurierter „0“-Wagen

Die VGF wird zu diesem Anlass einen Straßenbahnwagen der Frankfurter Baureihe „0“ in Originalzustand versetzen, der von Juni 1969 bis zur Kappung der Strecke an der heutigen Haltestelle „Offenbach Stadtgrenze“ den Gleisen der ehemaligen FOTG folgte. Das Zweirichtungs-Fahrzeug, ein Achtachser der Düsseldorfer Waggonfabrik DUEWAG, trug im Dienst die Nummer 908 und wird als zukünftiges Museums-Fahrzeug bei der VGF als Nr. 110 geführt. Im Verkehrsmuseum wird der Verein Historische Straßenbahn der Stadt Frankfurt am Main e.V. am 22. April eine Sonderausstellung zum Jubiläum eröffnen.

Die OVb feiert das Jubiläum gemeinsam mit „NiO – Nahverkehr in Offenbach“ unter dem Motto „Wir bewegen Offenbach – Bus & Bahn seit 125 Jahren“ von März an mit einer Vielzahl von Aktionen und Veranstaltungen unter anderem in der Stadt und im Betriebshof Hebestraße, der nach der Verlängerung der Strecke zum Alten Friedhof im Jahr 1906 das Offenbacher Straßenbahndepot war.

nur, daß die Polizeiverordnung das Tempo auf zwölf Stundenkilometer begrenzte, auf dass die sonst im damaligen Straßenverkehr üblichen Pferde wegen des ungewohnten Anblicks nicht durchgingen – was sie, der Augenzeuge wusste es zu berichten, trotz Tempolimits doch hin und wieder taten.

Der auch für die begrenzte Höchstgeschwindigkeit benötigte 300 Volt Gleichstrom wurde von zunächst zwei, später vier Dampfmaschinen erzeugt, die die



Weiche einer Schlitzrohrfahrleitung der FOTG im Verkehrsmuseum Frankfurt am Main

Dynamos antrieben und wie der Betriebshof und das -büro der Bahnen in der Streckenmitte stand, am Oberrader Buchrainplatz. Entlang der Strecke baute die FOTG eine Schlitzrohrfahrleitung, Ende des 19. Jahrhunderts „state of the art“ im Straßenbahnbau und als Nachbildung ebenfalls im Verkehrsmuseum der VGF an der Rheinlandstraße zu bewundern. Zu- und Rückführung des elektrischen Stroms erfolgte über zwei nach unten geschlitzte Bronze-Röhren. War das ein klarer Vorteil der Anlage, so erwies sich das Weichensystem, das die Oberleitung an den Verzweigungen verlangte, als außerordentlich kompliziert. Bei der Schlitzrohrtechnik zogen die Triebwagen zwei in den nach unten geschlitzten Röhren laufende Kontaktschiffchen an isolierten Kabeln hinter sich her. Der Strom lief in den Röhren und damit auch in den Schlitten, über die Kabel wurde er durch den Wagen und den Fahrshalter zum Motor geführt. Der Rücklauf erfolgte über das zweite Kabel zur zweiten Röhre, die im Abstand von etwa 60 Zentimetern parallel zur ersten aufgehängt war.

Betreiber und Hersteller hatten vor 125 Jahren trotzdem die Sorge, dass Elektrizität auf irgendwelchen Schleichwegen eben doch den Erdboden oder die Schiene erreichte, was den Wagen unweigerlich unter Strom gesetzt hätte. Deshalb wurden zur Isolierung vier Holzräder mit eisernen Bandagen an die Achsen montiert, was wiederum dem Fahrkomfort nicht unbedingt zuträglich war.

Unikum Meterspur

In dem 5,3 Meter langen und gut zwei Meter breiten Wagen boten quer montierte Holzbänke Platz für 16 Fahrgäste, acht weitere konnten in den Wagen stehend mitfahren. Die Anhänger mit den Nummern

Das Verkehrsmuseum Frankfurt

Das Verkehrsmuseum ist an Sonn- und hessischen Feiertagen von 10 bis 17 Uhr geöffnet.

Für interessierte Gruppen öffnet das Verkehrsmuseum auch außerhalb der regulären Öffnungszeiten. Auch Schulklassen und Kindergarten-Gruppen sind im Verkehrsmuseum herzlich willkommen. Für evtl. Fragen und Informationen sowie für die Anmeldung von Gruppenführungen bitte rechtzeitig Kontakt aufnehmen: Telefon: 069-213-23131, Fax: 069-213-22331, E-Mail: fuehrungen@verkehrsmuseum.info

Eintrittspreise: 3 Euro für Erwachsene, 1 Euro für Kinder und 2 Euro für Senioren, Schüler und Studenten



Anfahrt: Das Verkehrsmuseum Frankfurt am Main liegt in der Rheinlandstr. 133 und ist bequem mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen.

Von der Innenstadt aus liegt das Museum direkt an der Endhaltestelle Rheinlandstraße der Straßenbahnlinie 12 (Fechenheim Hugo-Junkers-Straße – Schwanheim Rheinlandstraße). Von Höchst aus erreicht man das Museum mit der Buslinie 51 (Industriepark Höchst Tor Ost – Niederrad Triftstraße) und vom Flughafen mit der Buslinie 62 (Flughafen Terminal 1 – Alt-Schwanheim). Beide Buslinien halten ebenfalls an Haltestelle Rheinlandstraße direkt vor dem Museum.

Besucher, die das Verkehrsmuseum mit dem Auto erreichen wollen, fahren am günstigsten über die B 43 Abfahrt Unterschweinstiege/Flughafen Terminal 2/Schwanheim in Richtung Schwanheim. Vor dem Verkehrsmuseum in der Schwanheimer Bahnstraße befinden sich Parkmöglichkeiten.

11 bis 16 waren leer zwei – beladen vier – Tonnen schwer und hatten 15 Sitz- sowie zwölf Stehplätze. Die Fahrzeuge fuhren bis 1906 auf einer 1.000mm-Schmalspur, der einzigen Meterspur in Frankfurts Tram-Geschichte. Allerdings nicht immer ganz zuverlässig: Die relativ hohe Geschwindigkeit in Kombination mit der schmalen Meterspur, der schlechten Federung, den eisenbereiften Rädern und dem engen



FOTG-Wagen Nr. 8 im Frankfurter Verkehrsmuseum

Achsstand brachte der ratternden Tram schnell den wenig schmeichelnden Spitznamen „Knochemiehl“ ein. Aus den Gleisen springende Wagen und die mehr schlecht als recht in den Rohren laufenden Kontaktschiffchen – wenn sie herausgesprungen waren, musste der Fahrer mit der eigens dafür mitgeführten Leiter auf das Fahrzeugdach steigen und die Schlitten wieder einsetzen – taten das ihre, um es zu Fahrtunterbrechungen kommen zu lassen, so dass die Passage oftmals länger als 25 Minuten ausfiel.

Vielleicht verfolgte der Volksmund die FOTG deshalb auch sonst mit Spott: Die hin und wieder reißenden Kabel zwischen Tram und Oberleitung wurden als „Nabelschnur“ bezeichnet, die Oberleitungsmasten selbst galten als „Galgen“. Auch die Abkürzung „FOTG“ kam nicht ungeschoren davon, obwohl die Geschichte des Fahrgasts, der sich nach der Bedeutung der vier Buchstaben erkundigte und darauf die folgende hämische Antwort eines anderen Fahrgast erhalten haben soll, lediglich als Anekdote erzählt wird: *„Des haapt ‚Frankforder Ochsetreiber-Gesellschaft‘“, soll der Mann gesagt haben. Und damit einen Schaffner provoziert haben, der indigniert aber durchaus höflich antwortete: „Errdum, mein Herr, mir treiwe die Ochse net, mir fahrn’s!“*

„Ochsetreiber-Gesellschaft“

Ein Jahr vor der ersten Tramfahrt, die schließlich von Sachsenhausen bis Oberrad führte, wurde am 21. Juni 1883 die Aktiengesellschaft gegründet, die die „Elektrische“ betrieb. Der Eintrag erfolgte in das Gesellschafts-Register des Großherzoglichen Amtsgerichts Offenbach, denn die Stadt des Firmensitzes und des Gerichtsstands der FOTG gehörte zu Hessen, anders als das damals preußische Frankfurt. Das Grundkapi-

Der Verein „Historische Straßenbahn der Stadt Frankfurt am Main“

Der Verein plant zahlreiche Veranstaltungen, die im und um das Verkehrsmuseum in Schwanheim stattfinden.

- Teilnahme an der „Nacht der Museen 2009“
Samstag, 25. April 2009 von 19 bis 2 Uhr
- 25 Jahre Verkehrsmuseum Frankfurt am Main
Samstag, 09. Mai 2009 und Sonntag, 10. Mai 2009
- Teilnahme am Bahnhoffest in Königstein
Pfingstsonntag, 31. Mai 2009 und Pfingstmontag, 1. Juni 2009 jeweils von 10 bis 18 Uhr
- Teilnahme an der „Woche der Mobilität“ in Offenbach
Samstag, 6. Juni 2009 und Sonntag, 7. Juni 2009
- Sommerfest mit Modellbahntag im Verkehrsmuseum
Sonntag, 28. Juni 2009 von 10 bis 17 Uhr
- Teilnahme beim Fest zum 150-jährigen Jubiläum der Hafenbahn
Samstag, 11. Juli 2009 und Sonntag, 12. Juli 2009
- Teilnahme an der Hauptveranstaltung zur „Europäischen Woche der Mobilität“
Samstag, 19. September 2009
- 7. Frankfurter Tag der Verkehrsgeschichte
Gemeinsame Veranstaltung des Verkehrsmuseums Frankfurt am Main, des Frankfurter Feldbahnmuseums und der Historischen Eisenbahn Frankfurt
Sonntag, 4. Oktober 2009 von 10 bis 18 Uhr

Ausführliche Informationen zu den Veranstaltungen gibt es rechtzeitig im Internet unter www.verkehrsmuseum.info sowie in den Tagespresse.



tal der Frankfurt-Offenbacher Trambahn-Gesellschaft betrug 750.000 Mark, gestückelt in 1.500 Aktien à 500 Mark Nominalwert. Der Bankier Weimann hatte gegen ein Aktienpaket alle Rechte und Pflichten aus bestehenden oder zukünftigen Konzessionen an die FOTG abgetreten. Der Zweck der Gesellschaft war laut Statut von 1883 der *„Bau und Betrieb einer Trambahn von Offenbach über Oberrad nach Frankfurt“*.

Der erste Geschäftsbericht des Unternehmens fällt verhalten aus: Auf der Generalversammlung der Aktionäre am 27. Oktober 1884 wird über *„Kinderkrankheiten“* der Gesellschaft geklagt, umso mehr, als es *„keinerlei Maassstab, kein Beispiel, nach dem wir*

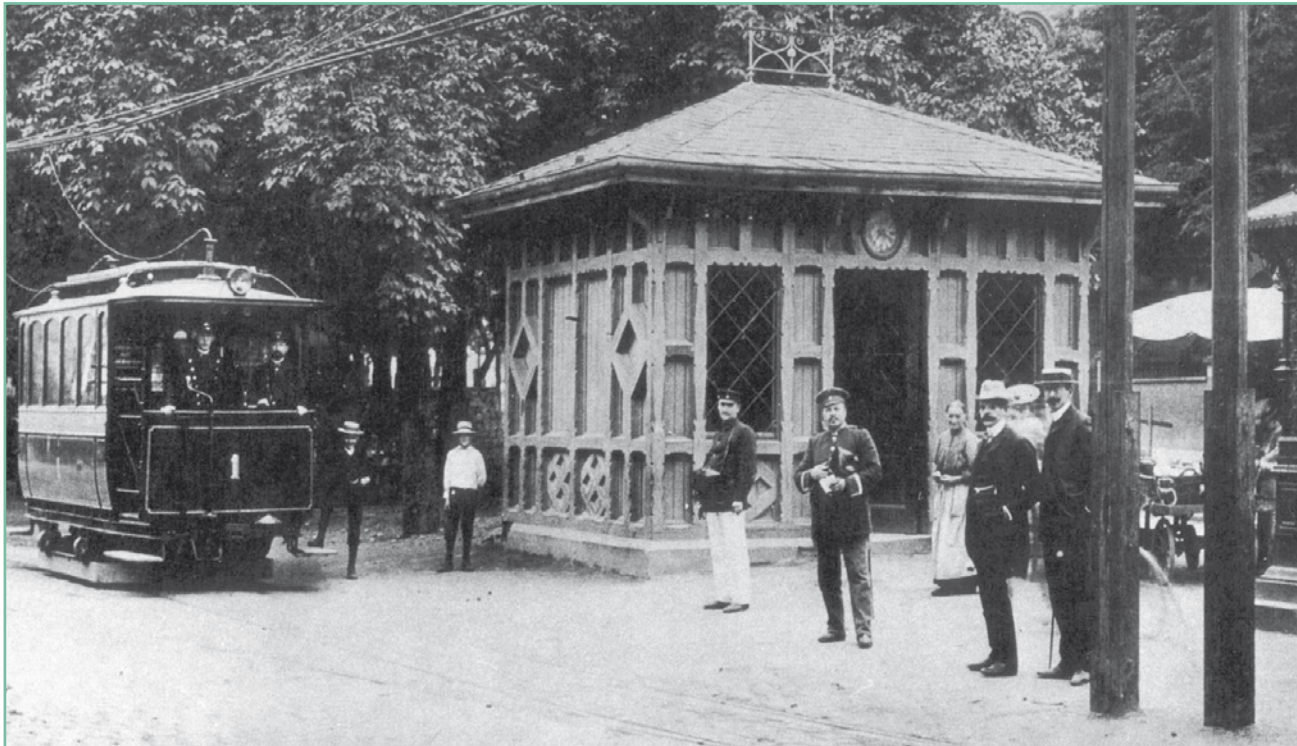
vorgehen konnten“ gegeben habe. Dass die FOTG im ersten Halbjahr schon zwei Direktoren verschlissen hatte – der eine wurde entlassen, der andere erkrankte schwer –, soll nicht unerwähnt bleiben. *„Unendlich viel hatten wir unter Anfeindungen und ungerechten Beurtheilungen der mannigfachsten Art zu leiden. Die Sensationssucht vergrößerte die unwichtigsten Vorkommnisse, die geringsten Störungen zu Thatsachen so schwer wiegender Art, dass die Prosperität ja sogar die Existenzfähigkeit unseres Unternehmens stark angezweifelt wurden“*, heißt es etwa auf Seite zwei des Berichts. Im Zusammenhang mit dem Betrieb hatte es in den ersten sechs Monaten sogar zwei Tote gegeben,

doch die Untersuchungen der *„Zürich“-*Versicherung sprachen die FOTG in beiden Fällen von jeder Schuld frei.

Positiv kann der im Geschäftsbericht ausgewiesene Gewinn angesehen werden, auch wenn die Direktion in ihren jährlichen Raports immer wieder anmerkt, dass man mehr erwartet habe: 24.420,50 Mark weist das *„Billet-Conto“* der ersten Gewinn- und Verlustrechnung aus. Kostspielige Schwierigkeiten machten etwa die zur Stromerzeugung angeschafften Dampfmaschinen und ihr anfangs zu hoher Kohlenverbrauch. Die Zahlen wurden in den folgenden Jahren aber besser: Die zweite und am 28. September 1885 vorgelegte Bilanz wies einen Gewinn von 148.538,50 Mark aus. Genau 1.008.699 Fahrgäste hatten die Bahnen von Juli 1884 bis Ende Juni 1885 befördert und dabei 352.360 Wagenkilometer zurückgelegt. Auf diesem Niveau stabilisierten sich die Zahlen: 990.238 Fahrgäste nutzten die Meterspurbahn laut Geschäftsbericht vom 22. Oktober 1886, die Einnahmen durch den Fahrscheinverkauf stiegen auf 153.395,60 Mark, die Wagenkilometer auf 470.340.

Von der „Knochemiehl“ bis zur Linie 16

Der Erfolg der FOTG, der letztlich beiden Städten den Anstoß zum Erwerb des Unternehmens gab, hatte schon vor dieser geschäftlichen Übernahme die misstrauischen Frankfurter zum Umdenken bewogen. Am 1. Januar 1898 erwarb die Stadt die belgische Gesellschaft, die 26 Jahre lang die Pferdebahn betrieben hatte – und damit 16 Linien, 205 Wagen, 900 Pferde und ein Schienennetz von 30 Kilometern Länge. Am 20. Januar des folgenden Jahres wurde die behörd-



Der Offenbacher Mathildenplatz war die Endhaltestelle der ersten Straßenbahn vom 10. April 1884.

liche Konzession zur Errichtung des elektrischen Betriebs auf 99 Jahre erteilt und am 22. März 1899 fuhr der erste Probewagen auf der Strecke Palmengarten – Reuterweg – Sachsenhausen. Der Berichterstatte der „Frankfurter Nachrichten“ schilderte tags darauf die Szenerie schon freundlicher als sein Kollege 15 Jahre zuvor: *„Als der Wagen gestern durch die Straßen ging, blieben links und rechts Passanten stehen und betrachteten mit Freude das Ereignis.“*

Vom 10. April 1899 an durften alle Frankfurter mitfahren, als die Strecke Palmengarten – Bornheim via Sachsenhausen offiziell eröffnet wurde. Im Jahr 1905 erwarben dann die Städte Frankfurt und Offenbach die jeweils auf ihrer Gemarkung liegenden Streckenabschnitte von der FOTG und die Gleise wurden durch 1.435mm breite Schienen ersetzt – die Meterspur wurde nach etwas mehr als 20 Jahren eingestellt. Von 1907 an verkehrte die Linie 16 – eine der damals 15 von den „Straßenbahnen der Stadt Frankfurt am Main“ betriebenen Linien – auf der alten Trasse, aber

breiteren Gleisen, bis zum Mathildenplatz in Offenbach.

Offenbachs Straßenbahngeschichte

Nach Umstellung der FOTG-Strecke befuhren zunächst Frankfurter Wagen die Durchmesserlinie 16, doch schon am 1. April 1907 übernahm die neugegründete städtische Straßenbahn der Lederwarenstadt die Betriebsführung auf ihrem Abschnitt. Und Offenbach baute sein Netz zügig aus: Im Oktober fuhr die 26 vom Mathildenplatz nach Bürgel, ein Jahr später verkehrte die 27 zwischen Hauptbahnhof und Goethestraße. Im Jahr 1927 erschloss die Linie 28 den Süden der Stadt bis zum Industriegebiet Dietzenbacher Straße. Die Nummern der Linien und der Wagen passte das Unternehmen dem Frankfurter Schema an und schloss so Doppelbezeichnungen aus. Von 1953 an gehörte die Straßenbahn zu den Offenbacher Stadt-

werken. Der Wagenpark bestand aus zunächst zwölf, später 34 Triebwagen, die die Typenbezeichnung „R“ bis „T“ trugen und von 1001 bis 1034 durchnummeriert waren. Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs ergänzten Verbandstriebwagen und Großraumwagen der Typen „U“, „Uv“ und „G“ den Bestand, allerdings nur in geringer Stückzahl.

Insgesamt verkehrten bis 1942 vier, danach sechs und nach 1945 zeitweise fünf Linien auf einem Netz von 8,6 Kilometer Länge. Nach Eröffnung der Verlängerung der Linie 27 von der Dietzenbacher Straße bis Brunnenweg am 6. Juni 1949 erreichte Offenbachs Straßenbahnnetz seine größte Ausdehnung, doch schon zwei Jahre später, am 11. Juni 1951, wurden mit dem Abschnitt Goethestraße – Kaiserstraße/Frankfurter Straße die ersten Gleise wieder stillgelegt. Bis Juni 1969 verdrängte nach und nach der Omnibus die Tram aus dem Bild der Stadt, lediglich die alte Linie 16 verkehrte noch immer „grenzüberschreitend“ zwischen Frankfurt und dem Offenbacher Marktplatz. Doch auch damit war nach der Eröffnung der S-Bahn Schluss: Seit 1. Juni 1996 endet die inzwischen von der VGF betriebene Linie an der Stadtgrenze. Zwar liegen in der Frankfurter Straße noch alte Gleise, bis zum Marktplatz fahren aber keine Bahnen mehr. Initiator dieses Rückbaus: Ausgerechnet die Offenbacher Stadtoberen, deren Vorgänger so vehement und erfolgreich für die Tram gestritten hatten.

Dieser Beitrag ist eine leicht gekürzte Fassung eines Artikels von Bernd Conrads zum 125-jährigen Jubiläum der ersten Straßenbahnfahrt von Frankfurt nach Offenbach auf der Website der Frankfurter Verkehrs-Gesellschaft (VGF)

<http://www.vgf-ffm.de/vgf/6039.jsp>



Die Linien 26 (um 1912) und 27 (um 1949) der Offenbacher Straßenbahnen.

Frankfurter Feldbahnmuseum



Fahrplan 2009

Museumstage ohne Fahrbetrieb: jeden 1. Sonntag im Monat von 14 bis 17 Uhr und jeden 1. Freitag im Monat von 17 bis 19 Uhr

Öffnungstage mit Fahrbetrieb von 10 bis 17 Uhr

4. Januar	Feldbahndampf und Glühwein
1. Februar	Diesellok-Tag
1. März	Frühlings-Fahrtag
5. April	Teddy-Bären-Tag
3. Mai	Modellbautag im Feldbahnmuseum
8. bis 10. und 12. Juni	Schulwoche im Feldbahnmuseum
13. und 14. Juni	Feldbahnfest: Erlebnis Feldbahn
5. Juli	Sommer-Fahrtag
12. und 13. September	16. Frankfurter Oldtimertreffen Oldtimer der Straße und Schiene treffen sich im FFM
4. Oktober	7. Frankfurter Tag der Verkehrsgeschichte
1. November	Lampion-Fahrtag
6. Dezember	Nikolaus im Feldbahnmuseum

Weitere Informationen: www.feldbahn-ffm.de

Adler-Motor-Veteranen-Club



Veranstaltungen 2009

28. März	5. Adler Motorrad-Treffen am Motorrad Museum in Montabaur
18. bis 19. April	VETERAMA Ludwigshafen, A + M = Auto und Motorrad
25. bis 26. April	VETERAMA Ludwigshafen, M = Motorrad
01. bis 03. Mai	6. ADLER-Regionaltreffen „Adler-Motoren-Anlassen in Südwestfalen“
02. bis 03. Mai	Technorama Ulm Oldtimermarkt A + M
16. bis 17. Mai	13. ADLER Treffen Nordwest des Motorveteranen Sport Clubs Herford
07. Juni	Rostblütenfest des FVVD Dreieich im Bürgerpark Spremlingen mit Teilemarkt und Adler-Regionaltreffen
17. bis 19. Juli	36. Jahrestreffen des Adler-Motor-Veteranen-Clubs in Jesteburg (nördlich der Lüneburger Heide)
14. bis 16. August	5. ADLER-Regionaltreffen „Niedersachsen-Süd“ (Braunschweig/Hannover) in der Rattenfängerstadt Hameln mit Weserberglandausfahrt, geplant ist evtl. der Besuch des Hamelner Automobilmuseums
29. bis 30. August	Jahrestreffen des Adler Club Nederland in Krommenie (nördlich von Amsterdam)
12. bis 13. Sept.	Technorama Hildesheim Oldtimermarkt A + M
10. bis 11. Okt.	VETERAMA Mannheim Teilemarkt A + M

Weitere Informationen: www.adler-veteranen.de/termine.htm

Rheinschiffsmühle Ginsheim: Der Stand der Dinge

Der Verein Historische Rheinschiffsmühle Ginsheim e.V. schreibt in seiner neuesten Ausgabe der Schiffsmühleninfo (Nr. 8 vom Februar 2009) zum Stand des Genehmigungsverfahrens:

„Ein Projekt in der Größenordnung unserer Schiffsmühle bedarf einer Reihe von Genehmigungen von unterschiedlichen Behörden.

Sehr intensive und wertvolle Unterstützung bekommen wir hierbei durch die verantwortlichen Personen der Gemeindeverwaltung: Frau Ruth Hebling und ihr Chef Otmar Weiler.

Im Laufe der nächsten Tage erwarten wir die – hoffentlich positive – Äußerung der Unteren Naturschutzbehörde (UNB), die zugleich die Belange der Unteren Wasserbehörde enthalten wird. Die UNB hat zu erkennen gegeben, dass sie besonders die Einpassung der Schiffsmühle in das Landschaftsbild prüfen wird. Aus diesem Grunde hat die Gemeindeverwaltung gegenüber der UNB folgende Punkte angeführt:

„Was Fragen des Landschaftsbildes angeht, wird ein Liegeplatz in diesem Bereich (Anm.: der Nato-Rampe) am ehesten als vertretbar angesehen:

- Der gesamte Raum ist kein natürlich geprägtes Gebiet. Die Nato-Rampe, das durchgehend befestigte Ufer, die Nähe zur Schifffahrtsstraße Rhein bestimm-

men das Bild. Das Umfeld ist ... anthropogen beeinflusst und vorgeschädigt.

- Es werden keine Sichtbeziehungen beeinträchtigt, aufgrund der räumlichen Situation kann der Blick stets auf das Gewässer oder zur anderen Rheinseite schweifen. Angesichts der räumlichen Weite bildet die Schiffsmühle kein raumprägendes Element.
- Zufahrt und Parkraum sind bereits vorhanden. Der nicht versiegelte Fußweg zwischen Rampe und Liegeplatz der Schiffsmühle müsste auf diesen 60 m lediglich ausgebaut werden. Es werden über die

Treffen am Liegeplatz der Schiffsmühle

Nachdem uns das Wasser- und Schifffahrtsamt in Abstimmung mit der Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg einen Liegeplatz für „unsere“ Schiffsmühle angeboten hat, möchten wir Ihnen und allen Interessierten diesen Liegeplatz vorstellen. Sie, unsere Mitglieder, und alle Interessenten an unserem Projekt, sind herzlich eingeladen, am Sonntag, 22. März 2009, zwischen 11 und 17 Uhr an die „NATO-Rampe“ in Ginsheim zu kommen, also an die verlängerte Bouguenais-Allee, an den Rhein. Bringen Sie Ihre Familie, Ihre Freunde und Ihre Bekannten mit. Denn mit dieser Aktion möchten wir sowohl informieren als auch weitere Mitglieder gewinnen. Zur Zeit haben wir 119 Mitglieder; es dürfen gerne noch ganz, ganz viel mehr werden.

(aus Schiffsmühleninfo Nr. 8 vom Februar 2009)

vorhandenen versiegelten Flächen hinaus keine neuen geschaffen.

- Es sind keine Beeinträchtigungen für den Naturhaushalt zu erwarten.
- Die Eingriffe im Bereich der Uferböschung werden sich auf eingelassene Fundamente und die daran befindlichen Befestigungsmöglichkeiten für den Scherbaum beschränken. Weitere bauliche Maßnahmen – abgesehen von der Überarbeitung der Wegeberfläche und der Beschilderung – sind nicht vorgesehen.
- Das historische Mühlenhaus wird als Holzbau errichtet und fügt sich daher gut in die Umgebung ein.
- Fahrzeugverkehr auf der Sonderstraße und der Parkraum im Bereich der Rampe sind bereits gegeben, der Verkehrs wird lediglich zu bestimmten Zeiten verstärkt.

Bei unseren Abwägungen kamen wir zu dem Schluss, dass die notwendigen Eingriffe an diesem Standort am ehesten vertretbar sind.

Dem ist auch unsere Gemeindevertretung gefolgt und hat diesen Standort allen anderen vorgezogen.

Wir gehen davon aus, dass die Schiffsmühle keine wesentliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes darstellt. Im Gegenteil, es findet sich dann im optisch eher tristen Bereich der Nato-Rampe ein Objekt, das mit seinen Schaufelrädern die Blicke der zahlreichen Passanten auf sich ziehen wird.

Nicht zuletzt ist das öffentliche Interesse einzubeziehen, das in diesem Fall überwiegt. Die Schiffsmühlen sind ein wesentlicher Bestandteil der Ortsgeschichte und haben im 19. Jahrhundert bis Anfang des 20. Jahrhunderts Ginsheim eine überregionale Bedeutung gegeben.“

Weitere Infos: <http://schiffsmuehle-ginsheim.de/>

Braun+Design-Börse in Kronberg

Für die Sammler der legendären Braun-Design-Klassiker schlägt am 16. Mai 2009 wieder einmal die große Stunde: Dann nämlich findet die bei Sammlern sehr beliebte Braun+Design-Börse statt. Doch diesmal nicht wie seit Jahrzehnten im Darmstädter Institut für Neue Technische Form (INTEF), das seinen angestammten Platz auf der Mathildenhöhe verloren hat, sondern in Kronberg bei der Firma Braun (P&G). Das Organisationsteam um Rein-

ald Diederichs und Jo Klatt hat gerne die Einladung des „Förderkreis BraunSammlung e.V.“ angenommen und freut sich nun die Händler sowie Designfreunde am Firmenstammsitz in der großen überdachten Innenhofhalle des Unternehmens zu begrüßen. Von 10 bis 16 Uhr kann dort erworben, die eigene Sammlung ergänzt oder komplettiert werden. Vor allem können sich die Freunde der guten Form wieder beherzt austauschen. Freilich gibt es nicht nur Braun-Objekte

wie Rasierer, Radios, Plattenspieler, Mixer oder Uhren zu kaufen, sondern auch andere vorbildlich gestaltete Industrieprodukte von renommierten deutschen Formgebern wie Wilhelm Wagenfeld, Peter Raacke oder Heinrich Löffelhardt. In der Innenhofhalle des Braun-Verwaltungsgebäudes wird die Börse ausgerichtet. Davon nicht weit entfernt, lädt die weltweit größte Braun-Sammlung mit der Sonderausstellung „Braun HiFi: Ursprung einer Designkultur“ mit Führungen unter der Leitung von Horst Kaupp noch bis Ende Mai ein. So gibt es gleich zwei gute Gründe am 16. Mai nach Kronberg in den Taunus zu fahren.

Innenhofhalle Braun Verwaltungsgebäude, Frankfurter Straße 145 in Kronberg. Förderkreis Braun-Sammlung e.V. im Westerbach-Center, Westerbachstraße 23c, Kronberg.



Jahrestagung der Gesellschaft für Technikgeschichte

Galt in der Wissenschafts- und Technikgeschichte zunächst „das Atom“ und dann „das Gen“ jeweils als „Symbol des 20. Jahrhunderts“, so schickt sich die Figur „des Roboters“ zu Beginn des 21. Jahrhunderts an, diese Reihe fortzusetzen.

In der Science Fiction wurden und werden Zukunftsvisionen über den möglichen Einsatz von Robotern entworfen. Diese zeigen oftmals ein recht ambivalentes Bild dieser Maschinen. Auch die aktuelle Robotik wirft Licht und Schatten. So versprechen Entwickler und Hersteller, dass Roboter in der Zukunft zur Lösung so großer und vielfältiger Menschheitsprobleme wie Umweltkatastrophen oder der Betreuung betagter Menschen beitragen. Gleichzeitig wecken aber humanoide Roboter nicht nur Euphorie, sondern auch Ängste vor der Übermacht autonomer Apparate.

Eine besondere Brisanz des Themas liegt darin, dass Roboter den Menschen hinsichtlich gewisser Tätigkeiten nicht nur zu übertreffen, sondern sogar zu ersetzen scheinen: in Bezug auf Schwerstarbeit in der Industrie, bezüglich bestimmter Kulturtechniken wie Rechnen, Schreiben oder Musizieren oder sozialer Ar-

beit wie der Behinderten- und Kinderbetreuung oder der Krankenpflege. Eine Herausforderung ist daher, zu untersuchen, ob diese Entwicklungen das Selbstverständnis des Menschen in seinem Verhältnis zu sich selbst und zu Maschinen verändern werden. Diese Frage historisch einzuordnen und zu beantworten, ist eine der Aufgaben der Technikgeschichte, wenn sie sich mit dem Thema der Roboter und Robotik beschäftigt.

Das Ziel der interdisziplinär geplanten Tagung ist ein dreifaches: Erstens soll erörtert werden, wie die Technikgeschichte und angrenzende Disziplinen eine (Zeit-)Geschichtsschreibung der Roboter und der Robotik methodisch angehen können, wobei auch die Darstellung von Robotern in Museen und Ausstellungen zu analysieren wäre. Zweitens soll die Geschichte der Robotik und der Roboter anhand unterschiedli-

cher Themenfelder konkret diskutiert werden. Und drittens wäre am Beispiel der Robotik zu zeigen, dass die Technikgeschichte relevante Beiträge zur Beantwortung zeitgenössischer Fragen liefern kann.

Kultur- und Technikgeschichte befassen sich bereits seit längerem mit Robotern: Sie schlagen dabei den Bogen vom kultischen Einsatz antiker Tempelautomaten über die höfische Automatenkultur der Frühen Neuzeit bis hin zum industriellen Einsatz von Robotern. Dabei leisten bereits auch Museen einen Beitrag zur Erforschung und Darstellung der Geschichte von Robotern. Als weitere Themen- und Fragefelder seien exemplarisch genannt:

- Geschichte der Zukunftsvisionen von Robotern
- Wechselwirkungen von Science Fiction und Robotik
- Der historische Wandel der Vorstellungen von Robotern und des Mensch-Roboter-Verhältnisses
- Robotik im internationalen Vergleich
- Anwendungsfelder der Robotik und ihre Geschichte (Industrie, Medizin, Militär, Service, Spielzeugindustrie...)
- Historische Entscheidungsprozesse bezüglich des Einsatzes von Robotern in bestimmten Branchen
- Die Sozialität von Robotern
- Robotik und Gender
- Das Design von Robotern im Wandel der Zeit: humanoide Roboter als Leitbild?
- Historisch begründete Technikfolgenabschätzung

Jahrestagung der Gesellschaft für Technikgeschichte

vom 22. bis 24. Mai 2009 an der
Hochschule für Gestaltung Offenbach am Main

Kontakt:

Catarina Caetano da Rosa,
RWTH Aachen, Lehrstuhl für Geschichte der Technik,
caetano@histech.rwth-aachen.de,
Tel. +49 241 80-236 21 · Fax: +49 241 80-223 02

Fahren mit Holz – Buchbesprechung

Karl-Heinz Steiner

Oh Imbert mit dem Rütteldorn, dich schuf der Herr in seinem Zorn.“ So fluchte in den ersten Nachkriegsjahren in der Eifel so mancher Holzgasfahrer, der mit quälendem Kessel am Straßenrand stand, weil das Tank-Holz entweder ungeeignet oder zu feucht war und dadurch, anstatt brennbarem Gas nur Wasserdampf erzeugte, womit nun einmal ein Verbrennungsmotor nicht lief.

Diese Zeit wird lebendig in dem Buch von Erik Eckermann über die Entwicklung der Ersatzantriebe. Ein Lösungsweg mit beträchtlicher Tradition, hat man doch in Zeiten von Benzinknappheit immer wieder versucht den Benzinmotor und – seit den 1920 Jahren – auch den Dieselmotor auf Gasbetrieb zurückzurüsten. Bei stationären Anlagen mit Anschluss an das städtische Gasnetz war die Umrüstung kein Problem. Sehr viel schwieriger war der Umbau von Fahrzeugmotoren, denn hier musste ein separates Aggregat – der Gaserzeuger – dem Verbrennungsmotor vorgeschaltet (und mittransportiert !) werden.

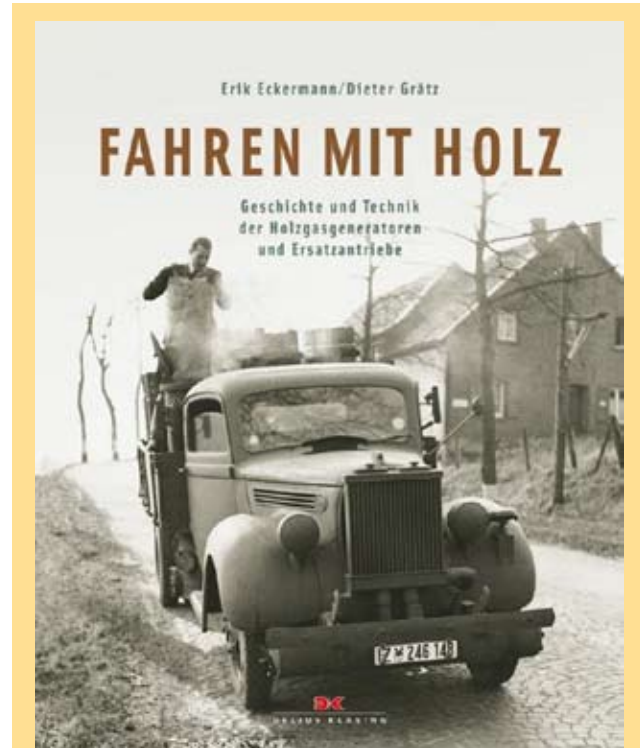
Ein Lösungsweg mit beträchtlicher Tradition ist die Vergasung von Feststoffen wie Holz oder Kohle in z. B.: Imbert-Gasgeneratoren. Eine frühe Bauform eines Gasgenerators trieb bereits im Jahre 1906 einen Glasgower Omnibus an. Dennoch blieb der Feststoffvergaser eine Seltenheit, bis die Notzeiten der Benzinversorgung während des zweiten Weltkrieges und lange danach ihm als Ersatzantrieb europaweite Verbreitung sicherten.

Die im Volksmund „Holzvergaser“ genannten Generatoranlagen vergasten Festbrennstoffe – Holz, Holzkohle, Anthrazit und Braunkohlenbriketts und speisten mit dem erzeugten Gas den Motor.

Der Automobilhistoriker Erik Eckermann beschreibt in seinem sehr gut lesbaren und reich bebilderten Buch den Aufstieg und Niedergang der (mobilen) Feststoffvergasung und damit ein wichtiges Kapitel der Technikgeschichte der vergangenen 170 Jahre. Interessant zu lesen ist auch die Lebensgeschichte von Georg(es) Imbert (1884 bis 1950) als einem

der Pioniere auf Gebiet der mobilen Gaserzeuger und klassischer Erfinderpersönlichkeit: ungeduldig, unharmonisch und eigensinnig.

Informativ sind auch Hinweise auf Erlasse aus den Jahren 1930 bis 1945, z. B.: vom 13. Oktober 1941 über das Verbot der Herstellung von Ackerschleppern mit



Eckermann, Erik / Grätz, Dieter

Fahren mit Holz

Geschichte und Technik der Holzgasgeneratoren
und Ersatzantriebe

Verlag: Delius Klasing

ISBN: 978-3-7688-2508-5

Einband/Preis: gebunden; 32 Euro

Seiten/Umfang: ca. 360 Seiten, rund 600 Abbildungen

Erschienen: 10.2008 (1. Auflage)

Flüssigkraftstoffen ab 1. Juli 1942; Ersatz ausschließlich durch Generatorbetrieb.

Dies und die Bemühungen vom Motorrad über Lokomotive bis zum Schützenpanzerwagen alles auf Generatorbetrieb umzustellen demonstriert die hoffnungslose Versorgungssituation des Naziregimes bereits in seinem 2. Kriegsjahr.

Das Buch endet mit Hinweisen auf zwei Museen: der Generator-Fahrzeuge in der Liechtenstein-Sammlung des Clubs „Freunde alter Holzvergaser“ in Muren/Liechtenstein und auf das Imbert-Museum in Sarre-Union (Elsass).

Ein weiterer lesenswerter Ausblick ist eine denkbare Wiedergeburt der Technologie in Form von stationären Vergasungsanlagen für Holzpellets als ein denkbare Verfahren bei der weiteren Etablierung der Nutzung erneuerbarer Energien in Europa.

Letztlich hat diese Technik sogar den Dichter im Nutzer/Betreiber angeregt wie die folgenden beiden Strophen aus dem Gedicht „An den Gasfahrer“ zeigen.

Stehst Du vor'm Generatorwagen,
denkst Du wohl mit bangem Zagen,
dass er Dir nun Sorgen macht;
Doch er tut's nicht, hast Du acht:

Nimm gutes Tankholz, stückig und trocken,
nicht zu klein und nicht zu groß die Brocken!
Ob weich, ob hart ist nicht so wichtig
beides gemischt ist sicher richtig.

Zusammenfassend ein sehr schönes, empfehlenswertes und dazu noch preiswertes Buch. Unter <http://www.youtube.com/watch?v=3H1y4E3EuTA> können Sie einen Fernsehfilm zum nachträglichen Einbau eines Holzvergaser sehen.



Modell-Lkw mit Holzvergaser



Holzvergaser von 1940

Mitgliederversammlung 2009

im Namen des Vorstandes lade ich Sie zur diesjährigen Mitgliederversammlung des FITG ein:

am Dienstag, den 31. März 2009 ab 16:00 Uhr in der Explora (im Bunker Glauburgplatz) Glauburgplatz 1, Frankfurt am Main

Um 16:00 Uhr wird Herr Stief uns durch das Technikmuseum führen.

Die Einladung und die Tagesordnung wurde bereits durch Post versendet.

Wolfgang Giere

Irritierendes und Erstaunliches aus dem ScienceCenter Explora im Glauburgbunker (Mitte)



Das ScienceCenter Explora

Das ScienceCenter Explora ist ein privates Museum für Wissenschaft und Technik am Glauburgplatz in Frankfurt. Eingerichtet im Glauburgbunker, einem ehemaligen Luftschutzbunker aus dem Zweiten Weltkrieg, widmet es sich vor allem der Ausstellung von Anaglyphen, also Stereobildern in Rot-Grün-Technik und optischen Täuschungen.

Der alte Glauburgbunker wurde zu Beginn des Zweiten Weltkrieges als Luftschutzbunker für die Zivilbevölkerung im Nordend errichtet. Als einer von rund vierzig Frankfurter Hochbunkern wurde er als mittelalterliche Burg getarnt erbaut. Ein Burgturm, das fränkische Schieferdach, falsche Fenster, eine Balustrade und eine Mauer als Bollwerk sollten die feindliche Luftaufklärung irreführen. Insgesamt erstreckten sich die Schutzräume über vier Etagen und waren für über 1.200 Bürger eingerichtet.

Gegen Kriegsende diente der Glauburgbunker als „Hauptquartier der Verteidigung Frankfurts“. Nach Ende des Krieges wurde in dem unzerstörten Gebäude die Frankfurter Kreditanstalt eingerichtet.

Nach dem Zusammenbruch des Sowjetunion wurde der Glauburgbunker für den Zivilschutz nicht länger gebraucht und von der BRD im Mai 1995 an Gerhard Stief verkauft.

In den vergangenen 10 Jahren hat sich dieses Frankfurter Privat-Museum zu einer international bewunderten Einrichtung entwickelt. Aus der Stief'schen Sammlung mit unvergleichlichen Inhalten ist ein für Alt und Jung spannendes und lehrreiches Erlebnis geworden.

Beitrittserklärung

Der Förderkreis Industrie- und Technikgeschichte e. V. ist im Vereinsregister beim Amtsgericht Frankfurt am Main unter der Nr. 8966 eingetragen. Der Verein verfolgt steuerbegünstigte gemeinnützige Zwecke.

Steuer-Nr.: 045 250 6884 5 - K 32

Finanzamt Frankfurt am Main – Börse

Name, Vorname

Firma

Straße

PLZ Ort

Geburtsdatum

Telefon

Fax

E-Mail

Ich / Wir erkläre(n) hiermit den Beitritt zum Förderkreis Industrie- und Technikgeschichte e.V. und bin / sind bereit einen Jahresbeitrag in Höhe von

- ☐ 40 Euro als ordentliches Mitglied
- ☐ 15 Euro als SchülerIn / StudentIn / Auszubildende(r)
- ☐ 150 Euro als juristische Person nach Selbsteinschätzung
- ☐ ____ Euro

auf das Konto: 653 497, BLZ 500 502 01 bei der Frankfurter Sparkasse zu zahlen.

- ☐ Ich bin nicht damit einverstanden, dass meine Daten in die Internet-Adressliste aufgenommen werden.

Bitte senden oder faxen an:

Förderkreis Industrie- und Technikgeschichte e.V.
Vorsitzender Prof. em. Dr. med. Wolfgang Giere.

Waldschmidtstraße 39

60316 Frankfurt am Main

Fon: 069 - 43 03 09

Fax: 069 - 43 03 00

E-Mail: w.giere@fitg.de

Web: www.fitg.de

Einzugsermächtigung

Hiermit ermächtige ich den Förderkreis Industrie- und Technikgeschichte e.V., den Mitgliedsbeitrag vom nachstehenden Konto bis auf Widerruf abzubuchen.

Mitglied

Kontoinhaber

PLZ/Ort

Konto-Nr.

BLZ

Kreditinstitut

Datum:

Unterschrift

(verwendbar auch für Änderungen der Bankverbindung, Abbuchungen von Spar- und Auslandskonten sind nicht möglich)

Die vorstehenden Daten werden dem Bundesdatenschutzgesetz entsprechend behandelt.